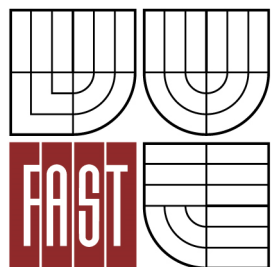




**VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ**  
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



**FAKULTA STAVEBNÍ**  
**ÚSTAV ARCHITEKTURY**

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING  
INSTITUTE OF ARCHITECTURE

# **KOMPAKTNÍ MĚSTO – REHABILITACE MĚSTSKÉHO ÚZEMÍ V OKOLÍ HISTORICKÉHO JÁDRA BRNA – „BRNĚNSKÝ BRONX“**

THE COMPACT CITY – REHABILITATION OF THE URBAN AREA SURROUNDING THE HISTORICAL  
CENTER OF BRNO

**DIPLOMOVÁ PRÁCE**  
DIPLOMA THESIS

**AUTOR PRÁCE**  
AUTHOR

**Bc. JAN VODIČKA**

**VEDOUCÍ PRÁCE**  
SUPERVISOR

**Ing. arch. TOMÁŠ PAVLOVSKÝ, Ph.D.**

BRNO 2016



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

<b>Studijní program</b>	N3504 Architektura a rozvoj sídel
<b>Typ studijního programu</b>	Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia
<b>Studijní obor</b>	3501T014 Architektura a rozvoj sídel
<b>Pracoviště</b>	Ústav architektury

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

<b>Diplomant</b>	Bc. Jan Vodička
<b>Název</b>	Kompaktní město – rehabilitace městského území v okolí historického jádra Brna – „brněnský Bronx“
<b>Vedoucí diplomové práce</b>	Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.
<b>Datum zadání diplomové práce</b>	30. 11. 2015
<b>Datum odevzdání diplomové práce</b>	20. 5. 2016
V Brně dne 30. 11. 2015	

.....  
doc. Ing. arch. Antonín Odvárka, Ph.D.  
Vedoucí ústavu

.....  
prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc., MBA  
Děkan Fakulty stavební VUT

## Podklady a literatura

Územní plán města Brna – výřez

Situace místa stavby – polohopis a výškopis

Brodesser, S. Staletími podél řeky Svitavy, 2005

Kuča, K. Brno 1991

Hálová-Jahodová, C. Brno, dílo přírody, člověka a dějin. 1975

Hon, Milan: Vývoj koncepce kompaktního bydlení. [s.l.] : Nakladatelství ČVUT, 2007. 26 s. ISBN 978-80-01-03742

Holl, Steven. Paralaxa.

Zadrazilová, Miroslava: Intenzivní městské struktury, pojednání k disertační práci, 2010

Neufert Ernst: „Navrhování staveb“, Consultinvest Praha 2000

Související vyhlášky, technické normy a hygienické předpisy

## Zásady pro vypracování

Cílem diplomové je rehabilitace městské části Brno Cejl, která je nazývána brněnským Bronxem. Jedná se o větší území mezi řekou Svitavou a ulicí Milady Horákové, toto území bude zmapováno, budou vytipovány lokality na zpracování. Výsledkem by měla být nová současná fungující městská čtvrť.

Diplomová práce bude obsahovat:

- Dokladovou část
- Urbanisticko - architektonickou studii
- Model

Výkresová část bude zpracována s využitím CAD, textová část a případné tabulkové přílohy budou zpracovány v textovém a tabulkovém editoru PC. Ve stanoveném termínu bude výsledný elaborát odevzdán vedoucímu diplomové práce v úpravě a kompletaci podle jednotných pokynů Ústavu architektury FAST VUT v Brně. Při zpracování diplomového projektu je nezbytné řídit se směrnicí děkana č. 12/2009 vč. příloh č. 1, 2, 3: Úprava odevzdání a zveřejňování vysokoškolských kvalifikačních prací (VŠKP) na FAST VUT.

Předepsané přílohy:

Seznam složek:

A. DOKLADOVÁ ČÁST

B. URBANISTICKÁ STUDIE:

- textová část A4 v předepsané podobě
- urbanistická studie v úměrném měřítku
- urbanistický detail v úměrném měřítku
- úplný projekt ve formátu A3, A2
- presentační plakát 700/1000mm na výšku

C. MODEL v úměrném měřítku

CD s dokumentací celého projektu

## Struktura bakalářské/diplomové práce

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část VŠKP zpracovaná podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (povinná součást VŠKP).
2. Přílohy textové části VŠKP zpracované podle Směrnice rektora "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací" a Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání, zveřejňování a uchovávání vysokoškolských kvalifikačních prací na FAST VUT" (nepovinná součást VŠKP v případě, že přílohy nejsou součástí textové části VŠKP, ale textovou část doplňují).

.....  
Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.  
Vedoucí diplomové práce

## **Abstrakt**

Cílem diplomové práce je nalézt možnou podobu revitalizované městské struktury pro lokalitu v sousedství historického jádra Brna. Práce vychází z tradice kompaktního města při jeho vývoji od středověku po 19. století. Pro navrhované město krátkých vzdáleností jsou charakteristické promíšenost funkcí, preference nemotorové a hromadné dopravy, živé obchodní ulice se zelení, prostupnost a bezbariérovost.

*Návrh má vlastní svébytný přístup k lokalitě, koncepčně zcela odlišný od platného územního plánu. Nevěřím, že potřebným impulsem pro deprivovanou lokalitu brněnských Zábrdovic je probourání zástavby novou sběrnou komunikací duplikující malý městský okruh.*

## **Abstract**

The goal of the diploma thesis is to design a form of redeveloped urban area adjacent to the historical city centre of Brno. The design follows the tradition of the compact city and its development from the medieval age until the 19th century. Mixed functions, preference of non-motorised and public transport, vital shopping streets with greenery, permeability and spaces without barriers are characteristics for the proposed city of short distances.

*The design has its own distinctive approach to the plot, conceptually differing from the valid local development plan. I do not believe that the important animating impulse for the underdeveloped district of Brno-Zábrdovice should consist of tearing down existing buildings and replacing them with a new thoroughfare duplicating the internal city ring road.*

## **Klíčová slova**

Urbanismus, Brno, kompaktní město, brownfields, průmysl, Svitavský náhon.

## **Keywords**

Urban design, Brno, compact city, brownfields, industry, Svitava millrace.

**Bibliografická citace VŠKP**

Bc. Jan Vodička *Kompaktní město – rehabilitace městského území v okolí historického jádra Brna – „brněnský Bronx“*. Brno, 2016. 13 s., 35 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

**Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 20. 5. 2016

.....  
podpis autora  
Bc. Jan Vodička

## **Poděkování**

Chci poděkovat vedoucímu mé diplomové práce Ing. arch. Tomáši Pavlovskému, Ph.D., za to, že podporoval mou snahu vnášet do urbanismu prvky poezie. A potom chci poděkovat svým rodičům za jejich obětavou podporu ve všem ostatním. Dík patří také doc. Ing. Janu Pavlíčkovi, CSc., za mnohé postřehy k návrhu řešení dopravy. V neposlední řadě patří můj dík i paní Heleně Vrzalové, která mi umožnila důkladnou prohlídku areálu bývalé Mosilany na Křenové.

## **Obsah**

- a) Titulní list
- b) Zadání VŠKP
- c) Abstrakt v českém a anglickém jazyce, klíčová slova v českém a anglickém jazyce
- d) Bibliografická citace VŠKP
- e) Prohlášení autora o původnosti práce
- f) Poděkování
- g) Obsah
- h) Úvod
- i) Průvodní zpráva
- j) Závěr
- k) Seznam použitých zdrojů
- l) Seznam použitých zkratk a symbolů
- m) Seznam příloh
- n) Popisný soubor závěrečné práce
- o) Prohlášení o shodě listinné a elektronické formy VŠKP



## **Úvod**

Tématem diplomové práce je návrh vhodné formy revitalizace západní části brněnského historického předměstí Zábrdovice, které je v současnosti nepříliš atraktivní lokalitou s pozůstatky dožívajícího průmyslu a kumulací sociálně vyloučeného obyvatelstva.

V území se nachází zástavba různého stáří, technického stavu i funkční náplně, přičemž celková míra využití neodpovídá reálnému potenciálu. Návrh proto v souladu s principy kompaktního města významně doplňuje zástavbu, definuje nové prostorově provozní vazby, lokalitu celkově oživuje a vytváří podmínky pro vznik kvalitního veřejného prostoru.

## **PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

**Kompaktní město – rehabilitace městského území v okolí historického jádra Brna –  
„brněnský Bronx“**

AUTOR PRÁCE BC. JAN VODIČKA

DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2016

VEDOUCÍ PRÁCE ING. ARCH. TOMÁŠ PAVLOVSKÝ, PH.D.

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ, FAKULTA STAVEBNÍ, ÚSTAV ARCHITEKTURY

## **Obsah průvodní zprávy**

1. Vymezení území
2. Analytická část
  - 2.1. Širší vztahy
  - 2.2. Stavební vývoj
  - 2.3. Současný stav
  - 2.4. Doprava
3. Návrhová část
  - 3.1. Vize 2050
  - 3.2. Principy
    - 3.2.1. Město pro pěší
    - 3.2.2. Městská zeleň
    - 3.2.3. Nový život v areálu Mosilany
    - 3.2.4. Dostavba proluk a měřítkový řád
    - 3.2.5. Auta pod terénem
  - 3.3. Urbanistické řešení
    - 3.3.1. Urbanistická koncepce
    - 3.3.2. Hradební okruh
    - 3.3.3. Koliště
    - 3.3.4. Železniční viadukt
    - 3.3.5. Stará Ponávka
    - 3.3.6. Skořepka, Křenová, Vlhká
    - 3.3.7. Mosilana
  - 3.4. Strategie a etapizace
  - 3.5. Dopravní řešení
    - 3.5.1. Principy
    - 3.5.2. Konkrétní opatření
    - 3.5.3. Doprava v klidu
  - 3.6. Urbanistické bilance

## **1. Vymezení území**

Řešené území je ohraničeno ulicemi Špitálkou z východu, Křenovou z jihu, Benešovou ze západu a Vlhkou a dále železniční tratí na Českou Třebovou ze severu.

## **2. Analytická část**

### **2.1. Širší vztahy**

Lokalita se nachází v sousedství historického jádra města, část je dokonce součástí městské památkové rezervace. Díky blízkosti řeky Svitavy se v těsné blízkosti města od 18. století rozvíjel průmysl – tzv. Posvitavská průmyslová zóna, v jejímž středu se rozprostírá i řešené území. Průmyslová výroba je v okolí stále činná, byť v postupně omezované míře.

Automobilové dopravě v území dominuje sběrná komunikace v ulici Koliště, která tvoří součást malého městského okruhu. Jižní hranici řešeného území potom tvoří sběrná komunikace v ulici Křenová, jež k centru přivádí dopravu z východu.

Středem řešeného území prochází na zhruba šestimetrovém náspu a viaduktu železniční trať pro osobní přepravu do České Třebové. Snaha zachovat průjezdné hlavní vlakové nádraží u centra města znamená mimo jiné stále využívání této tratě.

V okolí řešeného území je velmi dobře dostupné množství parků různého charakteru. Od lesoparku na svazích Špilberku, přes parky brněnské okružní třídy až po nábřeží Svitavy, které má charakter zeleného pásu procházejícího přes město; můžeme věřit, že estetická úroveň svitavských nábřeží se bude s časem zvyšovat.

### **2.2. Stavební vývoj**

Západní část řešeného území byla součástí vnějšího barokního opevňovacího systému Brna, jehož výšková úroveň se později (v 19. století) promítla do konfigurace terénu v místě nákladového nádraží Společnosti státní dráhy. Dodnes tak podél ulice Koliště prochází výškový zlom zřetelně rozdělující území na dva nezávislé celky.

Východní zastavěná část postupně přicházela o kontakt s tekoucí vodou. Přestože se zde dříve stékaly vody říčky Ponávky a Svitavského náhonu, v současnosti zůstala nezatrubněná pouze část Svitavského náhonu.

Mezi dnešními ulicemi Vlhkou a Špitálkou se rozvinula v průběhu 19. století průmyslová výroba ve čtyřech nezávislých textilních továrnách – bratrů Strakoschů, Maxe Kohna, Hlawatsche & Isbaryho a Davida Hechta – a továrně na výrobu krmiv Piskarmola Melkus. Textilní továrny byly po poválečném znárodnění sjednoceny v podniku Mosilana, jenž výrobu v areálu v devadesátých letech ukončil.

Ještě na začátku 20. století stály na Křenové budovy Zemského nalezince u sv. Štěpána s takto zasvěcenou kaplí, které byly ale demolovány a na jejich místě byl mezi lety 1910 a 1913 při příležitosti jubilea Františka Josefa I. postaven kostel Neposkvrněného početí Panny Marie dle návrhu architekta Franze Hollika, tvořící dodnes urbanistický celek se sousední budovou školy.

Míra zastavění dosáhla vrcholu na konci třicátých let 20. století, za druhé světové války bylo území citelně poškozeno kobercovým náletem amerického letectva 20. XI. 1944. Po válce byla potom řada domů stržena.

### **2.3. Současný stav**

Zástavba území je tvořena převážně kvalitními městskými bytovými domy nebo továrními objekty významných architektonických kvalit. Většina staveb je dobře udržovaných, pouze areál bývalé Mosilany není v příliš dobrém stavu, což je zapříčiněno stavební uzávěrou chránící zájmy platného územního plánu (snaha vést napříč areálem Mosilany tzv. Novou městskou třídu). Areál je po částech pronajímán zejména jako sklady, přičemž pronajata je většina prostor, u kterých je to možné (např. z hlediska požární odolnosti či statické únosnosti).

Na první pohled je patrný neutěšený stav veřejných prostorů a množství nevyužitých pozemků. Jedná se jak o jednotlivé proluky v uliční zástavbě, tak o rozsáhlé opuštěné drážní plochy. Obytné domy jsou pocitovými ostrovy v bezbřehém a vágním okolí, kterému dominuje kombinace dopravy a reklamních ploch. V řešeném území chybí v ulicích městský mobiliář – s výjimkou autobusového nádraží není v celé lokalitě jediná lavička. O ztotožnění se místních obyvatel se svým veřejným prostorem vypovídá například stav trávníků, na kterých venčí psy.

### **2.4. Doprava**

Dopravní stavby omezují pěší prostupnost území a oddělují jej od historického jádra města. Odstavné nádraží na železniční trati do České Třebové spolu s čtyřpruhovou sběrnou komunikací na ulici Koliště tvoří bariéru pěšímu pohybu ve směru do centra v délce přes 400 m.

V ulicích tvořících jižní a západní hranici řešeného území, Křenové a Benešově, jsou vedeny linky MHD. Na Křenové se jedná o tramvajové a trolejbusové tratě, na Benešově pouze o tramvajové. V současné době probíhá příprava zpětného zdvojkolejení tramvajové tratě pomocí splítky v ulici Benešově, kde je dnes trať trojkolejná.

Řešené území je napojeno obslužnými komunikacemi Vlhkou a Špitálkou do sběrné komunikace v Křenové, přičemž zejména Špitálka převádí i dopravu vzhledem k území tranzitní, neboť propojuje průmyslovou oblast jižně od Cejlu s Křenovou.

Odstavování a parkování vozidel probíhá dílem na soukromých pozemcích a z části v ulicích. V ulicích Skořepka, Vlhká i Špitálka běžně stojí souvislá řada zaparkovaných vozidel; na Vlhké a Skořepce i oboustranně.

## **3. Návrhová část**

### **3.1. Vize 2050 – Zábrdovická vigilie**

Na hladině Svitavského náhonu probleskují paprsky ranního slunce a město ožívá prvními chodci pospíchajícími na tramvaj. Vlastně šalinu. Jsem v brněnských Zábrdovicích, ve čtvrti, která za posledních třicet let změnila svou tvář. Z oprýskaných brownfields se vyloupil příjemný kus města, kam je módní se stěhovat. Procházím bývalým areálem textilní továrny Mosilana, podél vody. Na protějším břehu neúnavně zpívají v korunách olší ptáci a už jen vzdáleně se připomíná ulice Křenová se svým velkoměstským dopravním ruchem. Zde jsem v pěší zóně, kam teď zrána zajíždí jen zásobování zdejších obchodů. Přes den tu potkáte už jen chodce a cyklisty. Zastavil jsem se u jedné

z výloh a nasávám atmosféru prostornějšího náměstíčka u vody. Přede mnou, ale na druhé straně náhonu, dvojstupem mohutných komínů připomíná budova barvírny průmyslovou minulost lokality.

V secesním chrámu Páně vyzvání k bohoslužbě a několik posledních opozdílů se prosmýkne jedním z průchodů, aby se na mši dostali kolem fary a přes dlážděné kostelní náměstí jakžtakž včas. Na lavičce pod stromy se sluní stará paní. Mám chuť vyzvídat, a tak se dáváme do řeči. Paní Jarmila zde bydlí v jednom z nových domů už pátým rokem, spolu s dalšími třemi seniory sdílí jeden byt. Každý má svou ložnici, ale obývací pokoj, koupelnu a kuchyň mají společnou. „Vzájemně se hlídáme. A člověk aspoň není sám a nezblbne z toho,“ směje se. Navrhuje, že mi ukáže zahrádku ve vnitrobloku. Souhlasím, protože bych se tam jinak nedostal. Po venkovním schodišti se dostáváme do úrovně prvního patra k brance, kterou obyvatelé přilehlých domů zamykají. Paní Jarmila odemyká a na vysvětlení dodává, že dříve bývala zahrada přes den odemčená, ale někdo jim kradl kedlubny. Ty kedlubny mě překvapují, ale to už sám vidím, že v parkově řešené zahradě je i užitková část. „Jak vidíte, záhonky jsou vyzdvížené metr nad zem, abychom se k nim nemuseli ohýbat,“ jsem záhy poučen. Vypadá to, že by zdejší pěstitelé dokázali zeleninou zásobit jeden až dva menší supermarkety. Ještě chválím paní Jarmile úrodu šalotky a loučíme se.

Moje procházka pokračuje dále podél náhonu směrem k železničnímu viaduktu. Čas pokročil a většina obchodů v obloucích viaduktu je již otevřených. Vcházím do pekařství, kde mi sympatická slečna prodává jablečný koláč a espresso. Sedám si ke stolečku a skrz prosklenou výlohu sleduji procházející lidi na ulici. Do výlohy se opírá dopolední slunce, a tak mžourám do paprsků a upíjím kávu. Listí stromů se chvěje v mírném vánku a kreslí na chodníky proměnlivou texturu světla a stínů. Mezi útlými kmínky stromořadí běhají děti a hrají si.

Posílněn kofeinem a cukrem se vydávám dále podél viaduktu směrem k centru města. Za ulicí Vlhkou si všímám moderního špalíčku budov jakoby vytrženého z nároží bloku. Z informační cedule umístěné v ústí úzké uličky se dovídám, že tudy kdysi tekla říčka Ponávka a urbanistický plán výstavby reaguje na její půdorysnou stopu. Procházím tedy uličku, která vypadá jako z jiného století; kamenné dláždění, cihlová zídka ohraničující soukromou zahradu, přes ni do veřejného prostoru visí větve mohutné vrby... V přízemí jednoho z nemnoha zdejších domů je krásně zapadlý bar. Škoda, že teď před polednem zavřený. Ulička se lomí téměř v pravém úhlu a přímo proti mně se otevírá pohled na majestátní budovu předválečné Kohnovy textilky. Zahýbám zpátky na Vlhkou, která mě vede až za viadukt. Dávám se doleva k centru. Chlad fasád nových kancelářských budov napravo je vyvážen bělajícími se jabloněmi v pozvolna se svažujícím parčíku, jenž je součástí železničního náspu. Cesta mě přirozeně navádí na široké schodiště tvořící pomyslnou bránu do historického jádra. Na vysokých schodech posedávají lidé. Za rohem je vlakové nádraží, a tak si tu někteří krátí čekání na svůj spoj.

Z mírného nahledu si tu prohlížím revitalizovanou část Zábrdovic, kterou jsem dnes navštívil. Nad opravenými fasádami domů ční jen věž kostela na Křenové, komín fabriky a několik nejvyšších továrních budov. Vzrostlé stromy prozrazují klikatící se linii Svitavského náhonu. Na Kolišti, dříve několikaproudé dopravní tepně, se procházejí mezi kvetoucími alejemi Brňané. Auta jsou pod zemí – původní vzhled je možné vidět za tratí, kde auta vyjíždějí z tunelu. Srovnání nechám na každém.

## **3.2. Principy**

### **3.2.1. Město pro pěší**

Návrh upřednostňuje chodce před ostatními druhy dopravy. Důležitým principem je minimální zasahování do tras městské hromadné dopravy, která se má stát primárním prostředkem dálkové mobility ve městě. Důraz je dále kladen na zklidnění dopravy v území realizací zón tempo 30. Tak mohou i cyklisté bezpečně zůstat v hlavním dopravním prostoru, což je přehledné pro všechny účastníky provozu. S jedinou výjimkou (ulička nad starou Ponávkou) je na všechny komunikace umožněn vjezd automobilů, přičemž parkovací místa jsou primárně určena zásobování a krátkodobému stání typu Kiss and Ride.

### **3.2.2. Městská zeleň**

Díky umístění většiny odstavných a parkovacích stání do garáží se v uličním profilu nachází dostatek prostoru pro výsadbu stromořadí. Podél Svitavského náhonu vzniká městská pěší zóna se zelení. Nad výjezdem z tunelu pod Kolištěm je vytvořen zcela nový parčík. Ringstrasse je doplněna o zeleň na střeších novostaveb.

### **3.2.3. Nový život v areálu Mosilany**

Brownfields po textilní výrobě jsou přeměněny na tradiční město s mixem různých funkcí, zejména rezidenční a administrativní. Stávající budovy jsou sanovány (vzhledem k nízké únosnosti dřevěných stropů jsou vodorovné konstrukce nahrazeny novými) a areál je doplněn o novostavby bytových domů. Šestipodlažní budova bývalého učiliště je hmotově upravena a na části půdorysu navýšena, díky čemuž vzniká prostor pro lukrativní bydlení ve výškové stavbě v těsném sousedství historického jádra Brna.

### **3.2.4. Dostavba proluk a měřítkový řád**

Lokalita je poznamenána množstvím prázdných nebo téměř prázdných stavebních pozemků, mnohé proluky jsou zde ještě od druhé světové války. Typické štíty řadových bytových domů jsou dnes běžně zakryty velkoformátovou reklamou cílící na projíždějící řidiče a zcela negující měřítkový řád místa. Dostavbami proluk bude tomuto problému fyzicky zabráněno. Prostor pro kultivovanou formu reklamy bude vymezen na průčelních fasádách v pruhu nad obchodním parterem.

Jazyku architektury bude vrácena srozumitelnost dodržením hierarchie měřítek. Dveře – okno – řada oken – fasáda – dům – blok. Rozměrové vztahy v území budou znovu podřízeny přirozeným pravidlům, která smí překračovat pouze významné stavby (např. jediné okno synagogy zaujímající většinu plochy fasády). Tento návštěvníkem a obyvatelem podvědomě chápáný systém je měřítkový řád místa.

### **3.2.5. Auta pod terénem**

Návrh umísťuje sběrnou komunikaci v ulici Koliště, tvořící součást malého městského okruhu, do tunelu. Ten začíná na jihu v místě křížení s železniční tratí a končí na severu před křižovatkou s ulicí Milady Horákové. Na povrchu zůstává jen obslužná komunikace. Vzniká tak živá městská třída se zelení a obchodním parterem.

Parkovací a odstavná stání jsou v celé lokalitě postupně přesouvána do budovaných podzemních garáží (nebo garáží v úrovni terénu) pod obytnými vnitrobloky.

### **3.3. Urbanistické řešení**

#### **3.3.1. Urbanistická koncepce**

Rozhodující aspekty návrhu – doprava, funkční náplň a výstavba fyzického prostředí – jsou koncepčně řešeny jako kompaktní město krátkých vzdáleností nacházející inspiraci ve vývoji evropských historických měst při využití technických a technologických možností dneška.

Navrhovaná zástavba je v zásadě čtyř- až šestipodlažní, což umožňuje jednak přibližně dodržet výškovou hladinu okolí, a dále vytvářet pobytové ulice příjemné šířky při rozumné míře zastínění. Velikost jednotlivých domů – respektive měřítko členění bloku – vyplývá z charakteru stávající zástavby v dílčích úsecích řešeného území. Západní části tvořící součást okružní třídy dominují větší objekty navazující na tradici tamějších velkoměstských paláců a veřejných budov. Naopak boční ulice historického předměstí Zábrdovice jsou členěny jemnějším rytmem kratších průčelí. Tato diverzifikace mimo jiné zpřístupňuje lokalitu investicím různých typů stavebníků – od běžného komerčního developera přes baugruppe až po soukromou osobu (např. jako sídlo firmy spojené s nájemním bydlením).

#### **3.3.2. Hradební okruh**

Stopa barokního městského opevnění dochovaná v podobě terénního zlomu v území je zvýrazněna jasným odlišením charakteru zástavby uvnitř a vně okružní třídy (Koliště). Na hraně opevnění je navržena zástavba připomínající městskou hradbu s nástupním schodištěm působícím jako přirozená brána do historického jádra. K tomuto silnému urbanistickému momentu je podél železničního viaduktu vedena nová ulice se stromořadími.

Nad schodištěm, v místě dnešního autobusového nádraží, je vytvořeno náměstí s tržnicí. Tržnice využívá památkově chráněnou konstrukci zastřešení nástupiště. Nádraží je z důvodu lepšího dopravního napojení přemístěno před sklady u hlavního vlakového nádraží nazývané Malá Amerika. Náměstí je půdorysně nepravidelného tvaru, není zcela uzavřené. Od ulice Benešovy je částečně odděleno novostavbou administrativní budovy, ale průhled ulicí Divadelní ke stávající nádražní budově v jeho těžišti je zachován. Podélná osa náměstí je definována dvěma alejemi (novou a revitalizovanou stávající) a zastřešením tržnice. V parteru náměstí a jeho nejbližšího okolí se předpokládá rozvoj služeb a maloobchodu souvisejících s gastronomií.

Zalomená nová ulice nazvaná v návrhu Na Hradbách má na obou koncích optické uzavření v podobě historických staveb. Na jedné straně je to rizalit budovy magistrátu (historicky se jednalo o celnici) a na druhé straně je uzavírajícím prvkem již zmíněná nádražní budova v těžišti nového náměstí.

Z hlediska dopravy v klidu je výhodná terénní konfigurace, protože každé ze tří podlaží hromadných garáží pod navrženým blokem domů v ulici Koliště leží v úrovni přilehlé komunikace a má vlastní sjezd.

#### **3.3.3. Koliště**

Ulice Koliště zůstává po přesunutí městského okruhu do tunelu městskou třídou s oboustrannou alejí a širokým pásem pobytového trávníku. Zelený pás je doplněn o parkovací stání pro zásobování a o rekreační plochy – např. hřiště na pétanque. Začátek tunelu je v místě křížení s železnicí – severně od tratě je již Koliště nerušené tranzitní dopravou. Svažující se plocha nad výjezdem z tunelu se stává součástí „náspu“ a je parkově upravena a osázena rastrem ovocných stromů.



Pod železnicí je vytvořen nový průchod v místě křížení s trasou staré Ponávky. Stávající chodníky pod železničním mostem přes Koliště ztrácejí funkci průchodu pod tratí a slouží již jen jako únikové cesty z tunelu. Jejich místo přebírá nový průchod ústící do prostoru pod schodištěm, „městskou branou“. Průchod je zatraktivněn výkladem prodejny, která se přimyká k železničnímu tělesu a jejíž ozeleněná střecha je součástí parkové úpravy.

#### **3.3.4. Železniční viadukt**

Do oblouků železničního viaduktu v délce od ulice Vlhké po Svitavský náhon jsou umístěny drobné obchody nebo provozovny služeb, což oživuje obě ulice podél tratě. První, osmý a devatenáctý oblouk jsou ponechány volné jako průchody (první je stávající průjezd v ulici Vlhká, což se nemění). Na průchod v osmém oblouku má dle řešení navrženého v předdiplomním projektu navazovat nová ulice souběžná s Vlhkou směrem k Cejlu (zklidněná ulice, nikoli územním plánem připravovaná sběrná komunikace).

#### **3.3.5. Stará Ponávka**

Jako připomínka toku staré Ponávky v řešeném území (nyní odkloněné pod Lesnou k Cacovickému ostrovu do Svitavy) je vytvořena boční pěší ulička vedoucí blokem mezi Kolištěm a Vlhkou. Nabízí alternativní vnímání veřejného prostoru na rubové straně zástavby. Do staré tovární budovy je umístěno Moravské židovské muzeum, pro nějž se v Brně dlouhodobě hledají prostory, a před ním vzniká rozšířením uličky do rozměrů intimního náměstíčka veřejný prostor se silným *geniem loci*. Nízkopodlažní zástavba dílenskými objekty je nahrazena dvojicí městských bytových domů s komerčním parterem průchozím do ulice Vlhké. Ulička nad starou Ponávkou může vést až na Cejl, nebo ústít do obchodní pasáže nového domu na nároží Koliště a Cejlu.

#### **3.3.6. Skořepka, Křenová, Vlhká**

Území jižně od tratě je doplněno o novou zástavbu, přičemž nejzásadnější změnou je propojení Špitálky se Skořepkou novou ulicí podél železnice. Rozsáhlé pozemky tak nacházejí využití a lokalita získává prostupnost. Pod dotvořeným blokem mezi Skořepkou, Vlhkou a železnicí jsou budovány podzemní garáže.

Blok domů mezi Křenovou a Skořepkou je dotvořen chybějící zástavbou, což mu vrací pevnou formu. Zejména doplnění prázdného dvojitého nároží na místě dnešního parkoviště spolu s novostavbou na druhé straně ulice je důležité, protože vytváří důstojný vstup do území. Pro zdůraznění estetického působení je ulice Vlhká v tomto krátkém úseku osázena dvěma řadami stromů.

Stávající rozšíření Vlhké dostává odlišný scelující povrch a je z něj vytvořeno náměstí Barucha Jakoba Placzka (1834 – 1922), moravského zemského rabína, jako připomínka sepjetí lokality s historií brněnských Židů. Chodník k synagoze Agudas Achim má stejný povrch jako náměstí. Prostoru dominuje černá kamenná socha odvozená z šesticípé hvězdy. Socha je zároveň ukončením osy Svitavského náhonu, který je revitalizován a tvoří měkkou přírodní osu pěší zóny v bývalém areálu Mosilany.

#### **3.3.7. Mosilana**

Mezi kostelem Neposkvrněného početí Panny Marie, farou, školou a náhonem je vydlážděno náměstí s geometricky rozvrženými stromy v mlatové ploše. Obchodní parter novostaveb vyvažuje mlčenlivé působení stěn kostelní lodi. Severně od nadstavěné budovy bývalého učiliště se nachází zelené srdce

areálu změkčující urbánní prostředí proměnlivým živým prvkem. Nové bytové domy orientované do zeleně mají vlastní předzahrádky a ve vyšších podlažích balkony.

Severnímu cípu bývalého areálu s trojicí nejcharakterističtějších továrních budov seskupených okolo turbínové haly je ponechán vizuálně industriální charakter s celoplošným vydílením, jemným členěním oken a nerušícími dílenskými provozy v přízemí. K turbínové hale, z níž se stává hudební klub, je přistavěn dvoupodlažní objekt komunitního centra sv. Štěpána (dle původního zasvěcení kaple na Křenové křesťanskému prvomučedníkovi). Plochá střecha komunitního centra je ozeleněná jako změkčení industriální atmosféry vnímatelné z bytů ve vyšších podlažích.

### **3.4. Strategie a etapizace**

Řešená lokalita má velkou výhodu v podobě relativně snadno dostupných prázdných ploch pro výstavbu v bezprostřední blízkosti městského jádra, jež jsou navíc vlastněny z větší části veřejným sektorem. Realizací nákladného, ale pro život města přínosného tunelu pod Kolištěm by došlo ke zhodnocení nejen pozemků starého odstavného nádraží, ale i stávajících domů na Kolišti. Zásadně důležitá je v této věci spolupráce samosprávy se státními organizacemi ČD a SŽDC. S výstavbou domů (má-li mít navrhovanou podobu) je možné začít až po dokončení hloubeného tunelu.

Zástavba jižně od železniční trati je na tunelu pod Kolištěm zcela nezávislá. Dotvoření obou bloků západně od Vlhké může být započato kdykoli, jakmile se podaří scelit potřebné pozemky (po změně územního plánu, který navrhuje přesunout hlavní nádraží a na místě tratě vytvořit park).

Konverze bývalé Mosilany by již zřejmě probíhala, kdyby platný územní plán a stavební uzávěra neblokovaly jakoukoli stavební činnost v areálu. Pro vznik kompaktního města cítícího *genius loci* tak bude nejprve nutné změnit územní plán (respektive vypustit tzv. Novou městskou třídu z územního plánu připravovaného).

Strategie zavádění konceptu města méně závislého na individuální automobilové dopravě vyžaduje opatrné kroky, které nešokují veřejnost. Taktickým postupným ubíráním parkovacích ploch z prostoru komunikací lze veřejnosti dokázat funkčnost a životaschopnost navrhovaného modelu. Odklon od vlastnictví auta bude kompenzován rozšířením možnosti sdílení auta nebo podporou dojíždění do práce na kole. Zavedení rezidenčních parkovacích zón může být jedním z prvních kroků.

### **3.5. Dopravní řešení**

#### **3.5.1. Principy**

Návrh vychází vstříc městskému způsobu života, hledá cestu k městu kompaktnímu a efektivnímu. Je zřejmé, že stupeň motorizace v centrální oblasti měst musí být snižován, chceme-li například dodržovat hygienické limity obsahu toxinů v ovzduší nebo hluku. Nikoliv auta odstavená a parkující, ale právě jedoucí jsou tedy zásadním problémem.

Efekt dopravní indukce znamená, že realizací infrastruktury vstříc k individuální automobilové dopravě (komunikací, odstavných a parkovacích stání) problémy dopravy zvětšujeme, namísto abychom je umenšili. Množství parkovacích a odstavných stání pro osobní automobily je proto v návrhu oproti dnešní praxi záměrně redukováno.

Princip rezidenčních parkovacích zón nastíněný již v předdiplomním projektu by v praxi znamenal možnost zaparkovat (nebo odstavit) automobil v místě bydliště, ale možnost využít jej k cestě do jiné

zóny by byla značně omezená. O jaký díl motorizované dopravy by tak Brno mohlo přijít, víme-li, že jen zhruba 7 % dopravních pohybů v Brně je tranzitních?

### 3.5.2. Konkrétní opatření

Malý městský okruh je mezi křížením s železniční tratí do České Třebové a křižovatkou s ulicí Milady Horákové přeložen do tunelu. Na povrchu zůstává obslužná komunikace, která je propojená s ulicí vedenou ze severní strany podél tratě. Propojení těchto dvou komunikací se odehrává ve sdíleném prostoru s umožněným pohybem chodců a cyklistů. Prostor, kudy se pohybují vozidla, je pouze – a to kvůli efektivnímu rozlišení únosnosti povrchů – vymezen chodníkovými sloupky. Vzhledem k ostrému úhlu styku obou komunikací je nutné vymezený prostor prověřit z hlediska vlečných křivek vozidel.

Navrhované komunikace jsou značeny jako zóna tempo 30, což umožňuje bezpečné sdílení hlavního dopravního prostoru mezi motorovými vozidly a cyklisty.

Odstavování vozidel je řešeno v podzemních hromadných garážích. Pro krátkodobé parkování je v ulicích sice navrženo určité množství stání, ale ta mohou být v průběhu času – až si na nový trend společnost lépe přivykne – nahrazena hodnotnější funkcí (stromořadí, zahrádka restaurace apod.). I parkovací stání, byť je to pro motoristy méně pohodlné, budou v konečné fázi až na výjimky (např. u školy, pro osoby se ztíženou schopností pohybu) pouze v podzemí. Omezený komfort je jednou z motivací pro nepoužívání auta. Jak poznamenává Petr Kurfürst v knize Řízení poptávky po dopravě: „Kdo seje silnice, sklízí auta.“

Železniční doprava je řešena s ohledem na zachování hlavního nádraží v centru. Nádraží má zůstat ve stávajícím umístění (eventuálně v tzv. poloze pod Petrovem), neboť takto poskytuje nadstandardní komfort rychlé pěší dostupnosti centra. Dalším důvodem je bezprostřední návaznost na hlavní přestupní uzel městské hromadné dopravy (resp. jeden ze tří – dalšími jsou Mendlovo náměstí a Česká). Hlavní vlakové nádraží nemá být bariérou, ale má zůstat v centru. Aby nebylo bariérou, má být co možná nejtíhlejší, tedy bez možnosti odstavovat zde vlaky, pouze pro rychlé odbavení. Odstavné koleje mezi Benešovou a Kolištěm tak v moderním železničním uzlu nemají místo.

Jak bylo zmíněno v kapitole Urbanistické řešení, autobusové nádraží před hotelem Grand bude přesunuto na Nové Sady, před tzv. Malou Ameriku. Prostor před vlakovým nádražím tak bude o krok blíže realizaci důstojné pěší zóny.

### 3.5.3. Doprava v klidu

Při výpočtu požadovaného počtu parkovacích a odstavných stání dle ČSN 73 6110 bylo přihlédnuto k nutnosti omezit automobilovou dopravu ve městě. Snížení kapacit infrastruktury pro parkování a odstavování osobních vozidel je součástí koncepce omezování individuální motorové dopravy. Proto byla jako koeficient  $k_a$  dosazena hodnota 1,0 a koeficient redukce počtu stání pro posuzované území  $k_p$  byl zvolen 0,25. Pro nově budované kapacity účelových jednotek tak výpočtově potřebujeme: pro 620 bytů (prům. velikost 70 m<sup>2</sup>) 620 stání a pro 26 000 m<sup>2</sup> administrativy a obchodu 210 stání. Navrženo je dohromady 857 stání. K tomuto počtu zůstává v ulicích 83 míst pro různé druhy krátkodobého parkování, jež mohou být průběžně z části rušena.

## 3.6. Urbanistické bilance

Zastavěná plocha všech objektů

ZP = 82 000 m<sup>2</sup>

Hrubá podlažní plocha všech objektů

HPP = 253 000 m<sup>2</sup>

Zastavěná plocha nových nadzemních objektů (bez hromadných garáží)	ZP = 40 500 m <sup>2</sup>
Celková bilancovaná plocha řešeného území	BP = 17,8 ha
Index zastavěné plochy (pro území jako celek)	IZP = 0,46
Index podlažní plochy (pro území jako celek)	IPP = 1,42
Kapacity účelových jednotek	
Počet bytů (včetně stávajících)	1420
Předpokládaný počet obyvatel	3500
Předpokládaná cílová hustota osídlení	198 osob/ha
Komerční provozy obchodu a služeb	UP = 32 500m <sup>2</sup>
Administrativa	UP = 25 300 m <sup>2</sup>
Počet odstavných a parkovacích míst	857

## **Závěr**

Navržené řešení citlivě reaguje na stávající kontext a dotváří území dle zásad kompaktního intenzivně zastavěného města. Rozsáhlé plochy brownfields procházejí konverzí a na jejich místě vyrůstá městská čtvrť s bydlením, službami a administrativou. Celková proměna lokality bude probíhat ve spolupráci veřejného a soukromého sektoru.

Do ulic se vrací liniová zeleň, která přebírá prostor uvolněný přesunutím parkovacích kapacit do podzemí. Brněnská okružní třída je doplněna zástavbou, jež svojí kompozicí vytváří novou pocitovou bránu do historického jádra.

Svitavský náhon protékající někdejší Posvitavskou průmyslovou zónou je revitalizován a stává se z něj atraktivní vodní prvek v urbánním prostředí. Pěší zóna na jeho březích je živou tepnou v brněnském postindustriálu.

Zásadním motivem všech dílčích změn je vznik dostupné moderní městské čtvrti respektující potřeby jejích obyvatel i návštěvníků, která bude v úzké synergii s historickým jádrem Brna.

## Seznam použitých zdrojů

BRNĚNSKÝ DOPRAVNÍ KRUH. *Železniční uzel Brno na počátku 3. tisíciletí*. [online] Brněnský dopravní kruh, 2004. [cit. 2016-05-10] Dostupné z WWW: <<http://nadrzibrno.ecn.cz/dejiny-1.php>>

ČÚZK. *Archivní mapy*. [online] Český úřad zeměměřičský a katastrální, 2006. [cit. 2016-05-10] Dostupné z WWW: <<http://archivnimapy.cuzk.cz>>

ČÚZK. *Nahlížení do katastru nemovitostí*. [online] Český úřad zeměměřičský a katastrální, 2006. [cit. 2016-05-10] Dostupné z WWW: <<http://nahlizenidokn.cuzk.cz>> Dostupné z WWW: <<http://www.bрно1645.cz/index.htm>>

DOLEŽAL, F. *Situations-Plan der Landes-Hauptstadt BRÜNN sammt allen Vorstädten*. In: WALTER, V. *Digitalizované staré mapy Moravy a města Brna*. [online] Vilém Walter, 2008. [cit. 2016-05-10] Dostupné z WWW: <<http://www.vilemwalter.cz/mapy/>>

GOOGLE. *Mapy Google*. [online] Google, 2016. [cit. 2016-05-10] Dostupné z WWW: <<https://www.google.cz/maps/>>

JURÁNEK, R. *Brněnské hradby*. [online] Petr Pakosta, 2005. [cit. 2016-05-10] Dostupné z WWW: <<http://brno.slavneobrazy.cz/hradby.php>>

KUČA, K. *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Díl 1. A – G*. Praha: Libri, 1997. 938 s. ISBN 80-85983-13-3. Kapitola Brno, s. 233 – 302.

MD ČR, CDV. *Jednotná dopravní vektorová mapa*. Praha; 2016. [online] Ministerstvo dopravy ČR, Centrum dopravního výzkumu, 2016. [cit. 2016-05-10] Dostupné z WWW: <[http://maps.jdvm.cz/mapsphere/MapWin.aspx?M\\_WizID=24&M\\_Site=cdv&M\\_Lang=cs](http://maps.jdvm.cz/mapsphere/MapWin.aspx?M_WizID=24&M_Site=cdv&M_Lang=cs)>

MUZEUM MĚSTA BRNA – VILA TUGENDHAT. *Brněnská Ringstrasse*. [online] Muzeum města Brna, 2016. [cit. 2016-05-10] Dostupné z WWW: <<http://www.tugendhat.eu/cz/brnenska-ringstrasse.html>>

PETR, I. *Fotohistorie*. [online] Ivo Petr, 2016. [cit. 2016-05-10] Dostupné z WWW: <<http://www.fotohistorie.cz/Jihomoravsky/Brno-mesto/Default.aspx>>

Platný Územní plán města Brna a všechny tři varianty konceptu územního plánu připravovaného

Územně analytické podklady – výkres limitů využití území

Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území

Wahre Delineation der Königlichen Stadt Brünn in Mähren I. C. Laidig fecit. -- [S.l. : s.n., mezi 1701 a 1720]. – 1 list :. Sign: Skř.1-0091.416,44. [online] Moravská zemská knihovna, 2016. [cit. 2016-05-10] Dostupné z WWW: <<http://mapy.mzk.cz/mzk03/001/023/020/2619316262/>>

WALTER, V. a kol. *Model Brna roku 1645*. [online] Archaia Brno, 2016. [cit. 2016-05-10]

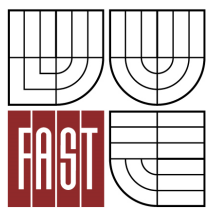
## Seznam použitých zkratek a symbolů

ČD	Česká dráhy, a. s.
HPP	hrubá podlažní plocha
IPP	index podlažní plochy
IZP	index zastavěné plochy
MHD	městská hromadná doprava
NP	nadzemní podlaží
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
ZP	zastavěná plocha

## Seznam příloh

- a) Urbanistická studie
- |                                      |              |
|--------------------------------------|--------------|
| 01 Širší vztahy                      | 1:5000       |
| 02 Analýza stavebního vývoje         | 1:2000       |
| 03 Analýza okružní třídy             | 1:5000       |
| 04 Analýza současného stavu          | 1:2000       |
| 05 Analýza dopravy                   | 1:1000       |
| 06 Analýza zeleně                    | 1:2000       |
| 07 Výkres ovlivňujících faktorů      | 1:1000       |
| 08 Koncepce navrhovaných zásahů      | 1:5000       |
| 09 Nezbytné úpravy v interiéru města | 1:2000       |
| 10 Urbanistická situace              | 1:1000       |
| 11 Funkční členění                   | 1:1000       |
| 12 Dopravní řešení                   | 1:1000       |
| 13 Řezy ulicemi a územím             | 1:500, 1:750 |
| 14 Schéma vnitřních komunikací budov | 1:1000       |
| 15 Urbanistický detail               | 1:400        |
| 16 Vize 2050                         |              |
- b) Urbanistická studie na formátu A3
- Titulní list
- Obsah dokumentace
- |                                      |                |
|--------------------------------------|----------------|
| 01 Širší vztahy                      | 1:10 000       |
| 02 Analýza stavebního vývoje         | 1:4000         |
| 03 Analýza okružní třídy             | 1:10 000       |
| 04 Analýza současného stavu          | 1:4000         |
| 05 Analýza dopravy                   | 1:2000         |
| 06 Analýza zeleně                    | 1:4000         |
| 07 Výkres ovlivňujících faktorů      | 1:2000         |
| 08 Koncepce navrhovaných zásahů      | 1:10 000       |
| 09 Nezbytné úpravy v interiéru města | 1:4000         |
| 10 Urbanistická situace              | 1:2000         |
| 11 Funkční členění                   | 1:2000         |
| 12 Dopravní řešení                   | 1:2000         |
| 13 Řezy ulicemi a územím             | 1:1000, 1:1500 |
| 14 Schéma vnitřních komunikací budov | 1:2000         |
| 15 Urbanistický detail               | 1:800          |
| 16 Vize 2050                         |                |
| 17 Fotografie fyzického modelu       |                |
- c) Prezentační plakát 700 × 1000 mm
- d) Fyzický model
- e) CD s elektronickou verzí všech příloh





VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ  
FAKULTA STAVEBNÍ

## POPISNÝ SOUBOR ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

<b>Vedoucí práce</b>	Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.
<b>Autor práce</b>	Bc. Jan Vodička
<b>Škola</b>	Vysoké učení technické v Brně
<b>Fakulta</b>	Stavební
<b>Ústav</b>	Ústav architektury
<b>Studijní obor</b>	3501T014 Architektura a rozvoj sídel
<b>Studijní program</b>	N3504 Architektura a rozvoj sídel
<b>Název práce</b>	Kompaktní město – rehabilitace městského území v okolí historického jádra Brna – „brněnský Bronx“
<b>Název práce v anglickém jazyce</b>	The compact city – rehabilitation of the urban area surrounding the historical center of Brno
<b>Typ práce</b>	Diplomová práce
<b>Přidělovaný titul</b>	Ing. arch.
<b>Jazyk práce</b>	Čeština
<b>Datový formát elektronické verze</b>	
<b>Anotace práce</b>	<p>Cílem diplomové práce je nalézt možnou podobu revitalizované městské struktury pro lokalitu v sousedství historického jádra Brna. Práce vychází z tradice kompaktního města při jeho vývoji od středověku po 19. století. Pro navrhované město krátkých vzdáleností jsou charakteristické promíšenost funkcí, preference nemotorové a hromadné dopravy, živé obchodní ulice se zelení, prostupnost a bezbariérovost. Návrh má vlastní svébytný přístup k lokalitě, koncepčně zcela odlišný od platného územního plánu. Nevěřím, že potřebným impulsem pro deprivovanou lokalitu brněnských Zábrdovic je probourání zástavby novou sběrnou komunikací duplikující malý městský okruh.</p>
<b>Anotace práce v anglickém jazyce</b>	<p>The goal of the diploma thesis is to design a form of redeveloped urban area adjacent to the historical city centre of Brno. The design follows the tradition of the compact city and its development from the medieval age until the 19th century. Mixed functions, preference of non-motorised and</p>

public transport, vital shopping streets with greenery, permeability and spaces without barriers are characteristics for the proposed city of short distances.

The design has its own distinctive approach to the plot, conceptually differing from the valid local development plan. I do not believe that the important animating impulse for the underdeveloped district of Brno-Zábrdovice should consist of tearing down existing buildings and replacing them with a new thoroughfare duplicating the internal city ring road.

**Klíčová slova**

Urbanismus, Brno, kompaktní město, brownfields, průmysl, Svitavský náhon.

**Klíčová slova  
v anglickém  
jazyce**

Urban design, Brno, compact city, brownfields, industry, Svitava millrace.

# PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY VŠKP

## **Prohlášení:**

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané diplomové práce je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 20. 5. 2016

.....  
podpis autora  
Bc. Jan Vodička